Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.094 | Redacción y Administración, | Madrid Jueves 15 Septiembre de 1904 | Calle de las Veneras, 5 | Dos ediciones diarias

MARINA MERCANTE

LA ENSEÑANZA NÁUTICA

De perfecto acuerdo los Ministros de Marina é Instrucción pública han ultimado el reglamento de la reorganización de la enseñanza náutica.

Se crean cinco Institutos con carácter oficial, que radicarán, según nos dicen, respectivamente, en las Provincias Vascongadas, en Andalucía, en la región Galaico-Asturiana, en Baleares y en Canarias, los cuales directamente dependerán de la Dirección de la Marina Mercante, recientemente formada en el Ministerio de Marina.

Esta medida, que viene á satisfacer una sentidísima necesidad en la enseñanza oficial de la Marina mercante, no podemos menos de aplaudirla, pues deshará un gravísimo error, cual es el de la ingerencia en los estudios de esta carrera de los Institutos de segunda enseñanza, siempre deficiente, sobre todo en cuanto se refiere á la de los conocimientos de matemáticas que constituyen la base de la instrucción del piloto.

Las Escuelas de Náutica deben tener su plan especial para la enseñanza coordinada de los conocimientos que son indispensables á los que han de dirigir las naves del comercio; y funcionar en forma que tiendan á impedir la facilidad con que hoy se adquieren los títulos en esta meritísima profesión, lo que produce males sin cuento para la clase por la abundancia de personal, dando lugar á que no se aprecie debidamente el rudo trabajo y los sacrificios que representan su ejercicio á bordo de los buques, donde en la mayor parte de los casos la retribución y las consideraciones no corresponden á la que dichos empleados son acreedores.

Consecuencia naturalísima de la exhuberancia del personal y de no hallarse todo él á la misma altura de instrucción y méritos, pues por razón de la ley de la oferta y de la demanda, resulta menospreciada una profesión digna y por todos conceptos muy estimable, y que dentro de ella se perjudique á los de mayor mérito, que no se prestan sino en extrema necesidad á servir con emolumentos que no pueden satisfacer las necesidades de una vida decorosa.

Una medida que se dirige á destruir tal estado de cosas, al mismo tiempo que á dignificar á una profesión tan honrosa, y que contribuye á garantir la seguridad de la navegación mercante, tiene que ser bien acogida por cuantos se interesan por el desarrollo de los intereses marítimos en España, y no hemos de ser nosotros en tal concepto los que menos la hemos de aplaudir, si el plan de enseñanza en las Escuelas de Náutica que se van á crear, responde á las necesidades de la instrucción que el oficial de la Marina comercial requiere y si se restringen las facilidades de adquirir títulos profesionales, á fin de que sólo los obtengan los que de ellos sean merecedores.

Pero la reforma en la educación de la Marina mercante no puede quedar reducida á la de las Escuelas de Náutica en tierra. Con ser ésto mucho, nada se habría hecho, si no se extiende á la enseñanza práctica en el mar, donde los conocimientos adquiridos en tierra toman forma, para convertir en marino al que los posee.

Si los alumnos de las Escuelas de Náutica carecen de medios de practicar en la mar sus conocimientos, ó son aquellos tan deficientes que no les permiten verificarlo de modo que produzcan el resultado apetecido para formarse como marinos, nada se habrá conseguido con la reorganización de las Escuelas de Náutica.

Tanto ó más que del alumno, hay que ocuparse del *agregado*, ó sea del alumno que practica á bordo de los buques para adquirir los conocimientos realmente profesionales, con la base de los teóricos aprendidos en la Escuela de Náutica.

En este punto es donde radica la mayor dificultad de la carrera del piloto en nuestro país, á causa de la carencia de escuelas flotantes oficiales, viéndose obligados los que á aquélla se dedican á mendigar embarques y á tener, para lograrlo, á bordo de los buques del comercio, que aceptar en muchos casos condiciones onerosas, y que pugnan tanto con el decoro de la carrera que van á emprender como con los medios de instrucción que necesitan adquirir, pues tienen que ejercer á bordo menesteres que les rebajan y quitan tiempo y medios, para perfeccionarse en sus conocimientos profesionales.

Por otra parte, tienen que resultar muy deficientes para los agregados las prácticas de mar hechas por su cuenta aun en las mejores condiciones, en tanto se les deje en libertad de ejercitarse sin dirección de maestros en las observaciones astronómicas y cálculos náuticos, pues su edad no es la más á propósito para hacerse por sí mismos una enseñanza metódica, y carecen por otra parte de estímulos que les obligue á un trabajo regular y constante.

El único medio de lograr una enseñanza verdaderamente eficaz y positiva es el establecimiento de Escuelas oficiales á flote que dependan, en estrecha relación, de las Escuelas de Náutica en tierra, en donde efectúen sus prácticas de mar todos los alumnos que salgan aprobados de éstas.

Solución única y complemento natural de la medida de establecer las Escuelas de Náutica como enseñanza oficial repartidas por el litoral de España y de sus islas, que resultará muy deficiente, sino se completa con buques-escuelas para la educación práctica de los alumnos que de ellas salgan.

El sostenimiento por el Estado de los buques-escuelas de la Marina mercante, podría conducir además á establecer la base de las Reservas navales de la Marina de guerra, partiendo de una educación en aquéllas para los alumnos de la Marina mercante, en forma que obtuviesen rudimentos de los conocimientos y prácticas más absolutamente indispensables del servicio en la flota militar, que permitiesen aprovechar en ésta algún día, ese personal así preparado.

Y cuanto decimos de la enseñanza náutica en tierra y á flote, consideramos de necesidad que sea aplicable á la educación y preparación de los Maquinistas Navales, aun mucho más difíciles de formar en nuestro país que los Capitanes y Pilotos por la índole industrial de su profesión.

Sabemos que la Dirección de la Marina Mercante se preocupa hondamente de tan interesantísimas cuestiones, á las que no dudamos ha de dar cima de modo satisfactorio para los intereses marítimo comerciales del país, como desde su creación lo viene haciendo en todos los órdenes y conceptos de su importante cometido, poniendo así de relieve la necesidad de su existencia como organismo regularizador de la vida de la navegación comercial y de las industrias marítimas.

Ecos Navales.

Inglaterra.

En el mes de Julio último se efectuaron pruebas preliminares con el torpedero que construye la Casa Yarrow, provisto de turbinas y máquinas ordinarias.

El buque, que es de construcción común y corriente en los de su clase, y cuyas dimensiones son 45,60 metros de eslora y 4,50 de manga, ha sido proyectado para llevar tres tubos lanza-torpedos en cubierta, y tres cañones de tres libras. Su desplazamiento es de 140 toneladas y su velocidad de 25 millas, con 20 toneladas de carga.

En las pruebas preliminares se hicieron dos corridas sobre la milla medida en Lower Hope, obteniéndose poco más de 20 millas de andar, no habiéndose tratado de medir la velocidad á toda fuerza, sino demostrar solamente el funcionamiento de las turbinas á unos cuantos ingenieros y personas interesadas en estos asuntos, contándose entre ellos el Almirante Smith, el Presidente del Comité de Calderas del Almirantazgo, el Profesor Rateau, de París, autor del proyecto de las turbinas del buque y un oficial de la Marina japonesa.

Las máquinas propulsoras consisten en dos turbinas Rateau y una máquina Compound ordinaria, accionando las dos primeras, dos hélices montadas en dos ejes laterales, y la Compound otra tercera instalada en un eje central. Las calderas son dos Yarrow, tipo «expréss», de tubos de 2,5 cm. La fuerza total desarrollada es de 2.000 C. I. correspondiente de éstos, 250 á la máquina ordinaria, la cual da 450 revoluciones por minuto y 1200 á las turbinas.

La presión del vapor es de 10,5 kgs., exhaustándose éste desde la turbina de alta á la de baja, y siendo independiente de ésta, el que va á la máquina ordinaria. En este detalle, difiere este buque de los proyectos anteriores, en los cuales las turbinas habían de trabajar en unión de las máquinas ordinarias, mientras que en este torpedero trabajan independientemente una y otras. Lleva el buque un condensador cilíndrico con una bomba de circulación ordinaria, siendo de igual clase las bombas de aire y de alimentación.

Cada turbina lleva en el extremo de proa una chumacera de empuje de veinticinco anillos, terminando en ella los dos ejes correspondientes.

El objeto de esta disposición de las máquinas es que el buque posea una máquina económica para las velocidades pequeñas, combinada con otras muy eficientes para las grandes. La máquina ordinaria dará al buque unas 10 millas de velocidad, y como para ello trabajará próximamente á su máxima fuerza ordinaria, lo hará en las condiciones más eficientes. Cuando funcione sólo esta máquina, las hélices de los costados irán locas, pero unidas á las turbinas.

La actual disposición fué sugerida por vez primera á Mr. Yarrow por el Coronel Soliani, de Génova, y durante las corridas del buque aseguró aquél que las experiencias hechas le habían llevado á la conclusión de que el torpedero en cuestión tenía la disposición mejor de máquina que podía efectuarse con turbinas en buques de esta clase, pero que habría que determinar si esta combinación era superior á las máquinas ordinarias.

No hace mucho que la Casa Yarrow construyó un yacht rápido para el coronel Mac Calmont, buque, en casco y cargos, similar á los torpederos de primera clase que construye esta Casa, y que debía desarrollar 2.000 C. I., constituyendo las máquinas propulsoras tres turbinas Parsons. Cuando se pruebe este buque podrán compararse sus resultados con los del torpedero de que se trata, comparación que ha de resultar muy interesante.

La turbina Rateau ha sido ya instalada en un torpedero francés, con resultados poco satisfactorios, atendido que el buque se construyó para llevar máquinas ordinarias y que fué preciso inclinar los ejes en grado excesivo para adaptarlos á las turbinas, haciendo disminuir de este modo la eficiencia de las hélices. En la actualidad, Mr. Rateau está terminando las máquinas para otro torpedero francés. La instalación consistirá en turbinas combinadas con una máquina ordinaria yendo los ejes horizontales próximamente. También se construirán otros dos buques del mismo tipo, provistos, respectivamente, de turbinas Parsons y Breguet para comparación de una y otras máquinas.

INDICIOS

¿Es usted calvo?

Está probado que los calvos y los peines rabian de verse juntos y ahora, después de los años mil resulta que también rabian de verse la calvicie y la civilización, porque según afirma un periódico, la una está en razón inversa de la otra.

Más claro: á medida que las naciones prosperan la calvicie aumenta, y hace ciento cincuenta años eran casi desconocidos los calvos, lo cual es una noticia desastrosa para la leyenda, porque según eso San Pedro no podía ser calvo, y el burgales Lain Calvo... no ha existido.

Los senadores vitalicios, que lucen hermosas calvas, están de enhorabuena; son los seres más civilizados y según la tésis de dicho periódico, los ingleses y los alemanes deben ser calvos, á título de civilizados.

Hace bastantes lustros que los periódicos traen un anuncio terrorífico: «La calvicie ha muerto». Eso implicaría la muerte de la civilización. De ahí á proclamar incompatible con el progreso humano, el peine, no media más que un paso.

Al que hay que cerrar definitivamente la puerta modernista es... al pelo de la dehesa. Los osos tampoco deben pasar, en una época en que la civilización se extiende y manifiesta por doquier.

Hay calvas venerables, que infunden profundo respeto, pero no es tanto porque impliquen mayor cultura, sino porque indican autoridad, experiencia, larga y dilatada práctica.

Pero hay otras calvas que, la verdad, lo que infunden es hilaridad. Ahí están, para que el diablo no se ría de la mentira, esas calvas de coronilla, vulgarmente llamadas zapateras, por lo mucho que abundan en los occipucios de los maestros de obra prima, que se diría se las han causado, no con el tirapié, sino con la almohada.

Calvos hay que son, como suele decirse, muy arrimados á la cola y sin embargo tienen aspecto de doctores por la Universidad de Salamanca; y en cambio hay por ahí gente peluda, con apariencia de salvajes, y que cortan sin embargo un pelo en el aire.

Las calvas más sensibles son las que se producen en la ropa, de tanto manejar el cepillo. Hay quien no tiene más que una levita y la cuida y la mima con el mayor esmero, hasta que pierde el pelo, se vuelve rala y hay que dársela al ropavejero.

Autores de crédito afirman que la calvicie procede del abuso de las pomadas; otros afirman lo contrario y echan la culpa á los líquidos corrosivos, tales como el agua de quina, la de Colonia, etc., que destruyen la raíz del pelo y dejan el cuero cabelludo, mondo y raso como un melón.

Los que creyendo que la calvicie es signo de sabiduría, tienen un medio fácil y sencillo para quedarse calvos en poco tiempo. Usen constantemente la boina, hasta para dormir. No hay nada tan favorable para la calvicie como eso, y quizá de ahí dimane el que los carlistas sean casi todos calvos.

Establecido que efectivamente, la calvicie, como indica el referido periódico, es signo de cultura, nada más fácil que conseguir la regeneración de los pueblos. Para ello no hay más que establecer un registro de calvos, y llamarlos al ejercicio de la suprema función directiva.

Los más calvos, ministros; los menos subsecretarios y directores; diputados, senadores, consejeros de Estado, etc., etc. El ideal habría de ser que la administración pública, el poder legislativo, el ejecutivo y el judicial estuviesen bajo el dominio de los calvos.

A los peludos se les cargaría la mano de firme; ellos pagarían el pato, quiero decir, serían sobre quienes más gravitasen los impuestos, las contribuciones y las gabelas de todo género; ellos serían la carne de cañón y soportarían por todos conceptos la parte puntiaguda y enojosa de la civilización.

Abel Imart.

POLÍTICA

Decadencia general.

Ha terminado una legislatura y va á comenzar otra, como empieza una serie de vistas de cinematógrafo y comienza otra; porque sí.

La legislatura que acaba de pasar al sepulcro no deja tras de sí recuerdos gratos al país, que no ha progresado en ningún sentido.

En cambio ha retrocedido enormemente y si el diapasón directivo no cambia, seguirá retrocediendo más y más como si caminase en sentido inverso al de las demás naciones.

Durante la legislatura que ha terminado, ni la política, ni la administración, ni el Parlamento, tienen motivos de satisfacción.

Involucrados los principios de Gobierno se diría que en España ya no hay gobernantes, ni gobernados, sino amos y siervos, señores y plebeyos.

Esta es una especie de Edad Media sin capacete ni cota de malla, un feudalismo de frac y corbata blanca.

La cultura general decrece; enmudecen los libros y hablan las tascas. Hasta las Corporaciones docentes, las Academias están en una decadencia enervante, debido á la dirección contraproducente que llevan los negocios públicos.

No se habla de la ley para mejorarla, sino para imponerla, y se blande, no como remedio, sino como castigo. Ha dejado de ser precepto de sabiduría para convertirse en látigo de opresión.

Esto ya no es revolución desde arriba, sino fiebre de dictadura propia de los países decadentes en los cuales la fuerza se impone al derecho.

La legislatura que acaba de terminar es una de las más estériles y perjudiciales del régimen parlamentario. Sólo ha servido para demostrar que la opinión pública ha sido expulsada del sistema representativo.

En el Poder no existe la prudencia, ni la previsión, ni el acierto. Mucho menos el estudio. La obra legislativa lo está demostrando con su esterilidad manifiesta.

Obra completamente negativa, se traduce en quebranto nacional manifestado por el malestar público que en vez de disminuir aumenta, con grave daño de los intereses morales y materiales del país.

Apesar del error, se insiste en él; no obstante la infecundidad se perdura en la inacción, y á una legislatura incolora va á suceder otra anodina.

Ocupan el Poder unos gobernantes á todas luces ineptos, con todas las nociones equivocadas, confundiendo las especies y barajando lo político con lo administrativo, lo judicial con lo económico, lo legislativo con lo social.

Una verdadera desdicha. No se gobierna en nombre de un partido, no se legisla en nombre de una idea, no se administra por principios. Sólo se manda, en nombre de una secta, la menos ilustrada y la menos capaz para el desenvolvimiento nacional.

Sólo va consumida una legislatura de estas Cortes. Si la bandera de los quinquenios sigue tremolando, al consumirse la última legislatura, España estará política y administrativamente por bajo del nivel del desventurado imperio marroquí.

Esta es una civilización á la inversa; una política vuelta al revés; y si todas las legislaturas que pretenden continuar estos desventurados gobernantes son como la que acaba de terminar, habrá que pensar en que esta gran nación en cuyos dominios, jamás se ponía el sol en otro tiempo, está ahora condenada á obscuridad y á tinieblas.

NUEVO VIAJE DE LA "NAUTILUS,,

Por el Ministerio de Marina se han circulado instrucciones al Comandante de la corbeta *Nautilus*, Escuela de Guardias Marinas, para un nuevo viaje de instrucción que comenzará á fines del presente mes.

Durará el viaje doce meses, recorriendo el buque las costas del Mediterráneo.

Deberá tocar puerto en Nápoles, Civita-Vechía, Liorna, Spezia, Tolón y Alicante.

Al recalar en este último punto, á primeros de Noviembre, esperará órdenes del ministro.

Se autoriza al Comandante del buque para suprimir la escala de Civita-Vecchia, si lo cree necesario.

Se autoriza á los guardias marinas para visitar aquellas poblaciones, con objeto de ver sus monumentos.

Con los guardias marinas españoles van cuatro peruanos.

UNIDAD DE ACCIÓN

Es creencia general que la actual situación sólo vive por la discordia en que están los liberales; pero está fuera de duda que éstos están unidos ya en lo esencial.

Van á reanudar sus tareas las Cortes y convendrá que esa unión de los liberales fuese sancionada solemnemente á los ojos del país.

Han hablado los personajes principales del partido liberal y todos han mostrado unanimidad de criterio en la exposición de doctrinas. Ahora lo que falta es que demuestren igual unanimidad en la acción.

Va á comenzar una legislatura nueva, con un Gobierno que carece de principios y de programa, que va derecho á un fin fin puramente sectario. Los liberales deben presentarse unidos y compactos contra ese fin.

El país, tantas veces defraudado en sus esperanzas, tiene fija la atención en los liberales, considerando que de ellos puede depender que las libertades constitucionales se consoliden ó se pierdan por completo.

Todo hace creer que el partido liberal, penetrándose de las grandes responsabilidades que contrae ante el país, irá á las Cortes con el firme propósito de anular á la política imperante.

Medios, elementos y recursos para conseguirlo le sobran; pero todos ellos necesitan ir avalorados por la unidad de acción, que es lo que determina los éxitos y los triunfos.

Hace falta un supremo esfuerzo para que los peligros que envuelve la política hoy en el poder se disipen; y los liberales necesitan presentar un programa de acción que corresponda al de sus principios.

Para que no se malogren las esperanzas del país, es indispensable que los liberales se presenten en las Cortes formando un organismo compacto que se mueva á impulsos de una dirección superior incontrastable.

En ese terreno es donde han de ponerse á prueba las aptitudes y la abnegación de todos y cada uno de los factores que constituyen la gran familia liberal.

No solamente en la cuestión religiosa hay que definir actitudes y proclamar principios, sino también en la social y económica trazando un plan general que pueda satisfacer aun á los más exigentes.

Hay que empezar la labor de nuevo como hace cincuenta años, pero con los dictados de la experiencia, en forma que cuando la situación actual caiga no sea posible que vuelvan á proclamarse doctrinas reñidas con el derecho constitucional implantado en España á fuerza de tantos sacrificios.

Grande es la responsabilidad de los liberales y deben pensar que ahora sus deberes son más sagrados, y deben cumplirlos en aras de la patria, de la monarquía y de la libertad.

Vayan, pues, á las Cortes con el firme propósito de vencer, dispuestos á no cejar en sus propósitos y á realizar la aspiración del país, anulando de una vez para siempre las tendencias hoy predominantes en la política clerical que se está batiendo á la desesperada en sus últimos baluartes.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CLXXXIX

La historia del conocimiento de los rusos y los japoneses no data sino del año 1803, primero en que flotó en Nagasaky la bandera moscovita en aquellos mares, según ya dijimos, y el Emperador del Japón se negó á recibirlos, prohibiendo que comunicaran con los naturales y con los holandeses allí establecidos, les envió un plenipotenciario en vez de admitirlos en la capital y para poder tratar con este delegado se vió precisado el Embajador ruso á despojarse de su espada y de su calzado y á sentarse sobre sus talones para oir que no se le admitían los donativos y regalos y se negaba á los rusos la entrada en el país que pretendían. Este fué el primer conocimiento y conato de relaciones entre las dos naciones que actualmente se destrozan en una guerra, que por su grandiosidad tiene pocos precedentes en la Historia del mundo.

Krusenstern, que era un hábil marino, jefe de aquella expedición en quien los rusos fundaban tantas esperanzas para su comercio, al ver fallidos sus intentos dirigió sus buques á Kamschatka y examinó las costas de Saghalien y la opuesta de la Tarturia, sacando por único fruto muchos y provechosos conocimientos y noticias para la navegación y las ciencias geográficas.

Más tarde, ó sea en 1817, fué enviado el Capitán Golsvtün por el mismo gobierno ruso para explorar aquellas costas y las islas Kuriles; pero fué detenido por los japoneses, que le redujeron á prisión con toda la tripulación.

Habiendo logrado fugarse, fueron otra vez presos y aunque sin insultos, los encerraron en calabozos, de donde salieron dos años después por cange, siendo su libertad vivamente festejada por los japoneses.

Los expedicionarios aun en aquella fecha encontraron á estos últimos extremamente humanos y civilizados, muy amigos de la lectura y de las habitaciones bien acondicionadas y con grandes deseos de adquirir conocimientos, pero no pudieron adquirir datos y noticias acerca del país.

Los ingleses, cuyo comercio aumentaba en Europa, quisieron también ser los primeros en Asia, y al comenzar las guerras de la Revolución, con el pretexto de adelantarse á Francia, quitaron á los holandeses el Cabo de Buena Esperanza, llave del paso para las Indias; después, cuando las colonias holandesas pasaron al dominio francés, aquéllos ocuparon á Malacca, Java y las Molucas, y aunque las restituyeron cuando se hizo la paz en 1814, conservaron la Península Malaya y la colonia de Singapor, isla que, colocada al extremo de aquélla, domina el estrecho que atraviesan generalmente los buques que se dirigen á los mares de la China.

Fundada aquella colonia por Sir Stampford Raffles, doctísimo orientalista que escribió la historia de Java, creció con tal rapidez, que llegan á aquel puerto las naves y el comercio de todas las naciones del mundo cuando en 1819 sólo había unas cabañas de pescadores y era el refugio de los piratas malayos que invadían aquellos mares.

Desde 1823, Inglaterra se repartió con la Holanda el dominio del archipiélago asiático y de la península, quedando para los holandeses las islas más ricas en productos, Sumatra, Java y las Molucas, y conservando los ingleses las posiciones más importantes para establecer un sistema general y comercial de cambios entre el Asia Oriental, la India y el Occidente, de modo que las colonias de Singapor y del Príncipe de Gales han llegado á ser el centro de las nuevas relaciones entre el Occidente y los países más remotos de Oriente y se extienden hasta la China; en Singapor se refugiaron los insurrectos filipinos y allí se estacionó la escuadra norteamericana que

nos despojó á los españoles de aquellas islas Filipinas, que nunca debimos perder.

Nada tenía Europa antiguamente que llevar á cambio á las colonias de Asia, pero los ingleses se arreglaron de modo que dieron allí salida á sus productos y especialmente á las telas de algodón, puesto que en aquellos países no se viste de otra cosa, todas las colonias se surten de Inglaterra, aunque padecen con frecuencia hambre; sólo China no necesita nada de los ingleses, pero éstos consiguieron hacerles necesario el opio, asesinándolos inhumanitariamente, y para hacer este indigno comercio tratándose de una nación culta suprimió en las Indias el cultivo del trigo, sustituyéndolo con el de las adormideras.

Por estos medios suministra á la China tales narcóticos, recibiendo en cambio el té, que vende con grandes ganancias en Europa, de donde extrae el trigo que los Indios se ven precisados á comprar á precio subido por la distancia de que les llega.

Estas operaciones mercantiles en parte fiscales, forman una larga cadena cuyos eslabones se romperían en el momento en que la China consiguiera hacer desaparecer el opio, y con el la embriaguez y el embrutecimiento de sus naturales.

La habilidad colonizadora de Inglaterra ha superado en mucho á la de otras naciones que la precedieron en el establecimiento de las Colonias, tanto por su atinada elección de las posiciones más favorables para dominar los mares y dar salida á sus géneros, cuanto por su obstinación y constancia para obtenerlas.

Jersey y Guernesey la hacen dueña del Canal de la Mancha; la isla de Heligoland, de las embocaduras del Elba y del Weser; con Gibraltar domina en España y en Africa del Norte, y tiene la entrada del Mediterráneo, en el cual Malta y Corfú le sirven de escala para el Egipto y Suez, establecida en el Nilo, tiene también por este lado la llave del Mar Rojo, que domina por el otro extremo con Socotora, por cuyo medio comunica con la costa de Africa por el Sur y la Abisinia.

Ormuz, Chesmi y Buchir la aseguran el golfo pérsico con los grandes ríos que en él desaguan; Paillo-Pinang la hace dueña del estrecho de Malacca y Singapor, del paso desde la India á la China, y desde Melville y Bathurts ha podido llegar al centro de la Malasia para disputar á los holandeses las drogas de las Molucas. Al mismo tiempo el cabo de Buena Esperanza y los estados del Transvaal y Orange, de que se ha apoderado forman allí un emporio colosal avanzando sobre el Océano Indico.

Hasta Santa Elena, donde sepultó el colosal poder de Napoleón el Grande, facilita el viaje al Brasil y puede ser estación para la travesía de las Indias, asegurando la dominación la isla de Francia. Folkland cierra el Océano Pacífico; desde Jamaica domina las Antillas y comercia con el resto de América; por Guinea penetra en el interior de Africa, y en todas partes va buscando dominios, mercados y consumidores: ya vimos en otro artículo, que ofreció al Gobierno español 60.000 libras esterlinas por la cesión de las dos islas de Fernando Póo Annobon, de que ellos tal vez sacarían algún provecho y á España sólo le produce disgustos y excesivos gastos.

En la Oceanía, á que algunos han llamado Mundo Novísimo, es donde mejor ha demostrado su poder Inglaterra con el establecimiento de factorías y fundando grandes ciudades.

En 1818, el Comandante Guillermo Smith descubrió bajo el 62.° de latitud Sur, una costa pobladísima de vacas marinas, cuyas pieles se buscaban en su principio en el Norte, é inmediatamente fundó una colonia de mucha importancia con el nombre de Nueva Shetland, que al principio produjo mucho, pero habiendo matado los hombres se agotó el producto. También la nueva Georgia descubierta por Cook dió grandes riquezas al comercio inglés en pieles de vacas marinas y aceites é iguales ganancias se sacaron de la isla de la Desesperación, empleándose en la pesca en estos puntos más de 300 marineros cada año hasta que los dejaron exhaustos.

Pero de las exploraciones á las tierras antárticas, las islas de Polinesia, la pesca de focas, viajes de circunnavegación y el viaje del *Erebo* y el *Terror* en que la bandera inglesa se colocó lo más cerca posible del Polo y cuyo relato inmortalizó Julio Verne en sus novelas tituladas: *Los ingleses en el Polo Norte* y *El Desierto de Hielo*, que contienen datos históricos de gran exactitud, será preciso que nos ocupemos en otro artículo, que será por ahora el último que dedicaremos á los descubrimientos marítimos, pues casi puede asegurarse que con los adelantos de la navegación, excepto los Polos, á los que no ha podido llegarse todavía, no queda ya nada por descubrir.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 14 de Septiembre de 1904

OCEANOGRAFÍA

RED DE LAS CORRIENTES SUBMARINAS

Con objeto de estudiar la circulación submarina, el Sr. Thoulet se ha propuesto caracterizar las aguas de mar por ciertas particularidades que permitan reconocer si dos ejemplares recogidos á corta distancia uno de otro forman parte del mismo caudal submarino, que es una corriente.

Al efecto, ha recogido el mayor número posible de muestras de aguas en una misma vertical, operación que ha sido fácil con el empleo de botellas Richard.

Ha multiplicado las series y las ha analizado bajo el punto de vista de las cuatro características dinámicas y estáticas. Luego se las dispone en esquemas que corresponden á cada una de las estaciones, y cada regularidad insólita de las curvas es el indicio probable de una corriente, cuya profundidad queda de ese modo indicada.

Para establecer en un espacio de mar determinado la red de las corrientes, se atraviesa la masa de las aguas oceánicas á distancias conocidas de la superficie, por series de planos paralelos, en cada uno de los cuales se trazan las áreas isopícnas ó de igual densidad *in vitu*, por medio de los esquemas verticales de las estaciones.

Multiplicando el número de las estaciones, se llega á reconocer la circulación oceánica en la región en estudio, de igual modo que un zoólogo puede enterarse de la extructura interna de un animal blando por el examen de cada una de las secciones paralelas que haya practicado á través de su cuerpo con el micrótomo.

Dicho autor establece:

1.° Que el agua de mar no puede considerarse como agua destilada que contenga la solución mayor ó menor cantidad una misma mezcla de sales.

2.° Que la densidad normal á cero, la halogenia y la proporción de ácido sulfúrico son realmente caractirísticas estáticas de las aguas de mar, que muy aproximadamente dejan reconocer á qué profundidad han sido recogidas.

Como se vé, estas indicaciones revisten gran importancia para el estudio de las corrientes submarinas de tanta aplicación hoy en el desenvolvimiento de las industrias de mar y en las emigraciones del pescado.—**X.**

EL PUERTO DE MARIN

Proyecto reformado.

El Ministro de Obras públicas ha dirigido una carta al Sr. Montero Ríos manifestándole que fué aprobado el reformado proyecto del puerto de Marín, con las modificaciones indicadas por el Consejo de Obras públicas.

Se comprenden en este proyecto las obras siguientes:

Construcción del muelle ó rompeolas, en una extensión de cuatrocientos metros de longitud, por veinte de anchura, del cual ya se halla construída la mitad.

Prolongación de cien metros más al muelle actual.

Comunican por medio de un puente metálico de los dos muelles, con una boca de veinte metros para el paso de las embarcaciones menores.

Saneamiento del río de la Lameira, con un malecón prolongado desde el puente metálico hasta el de piedra denominado la *Libertad*, en la carretera que conduce á Cangas.

Construcción de una rampa en Estribela, para el atraque de las embarcaciones y las operaciones de pesca.

Otro discurso del emperador Guillermo

En el banquete ofrecido á Guillermo II á bordo del *Marte*, en Brunsbüttel, brindó el almirante Koester, manifestando que los tripulantes de la escuadra activa se encontraban agradecidísimos al emperador, al cual considerarán como verdadero creador de la flota, que, bajo sus auspicios, adquiere, á cada día que pasa, mayor desarrollo y poderío.

«El emperador—añadió el almirante,—no tan sólo ha creado el material y personal de la escuadra activa, sino que ha sabido inspirar á los oficiales de Marina el espíritu del valor militar, que debe, con la ayuda de Dios, producir ópimos frutos en su día.»

El emperador respondió en los términos siguientes:

«Profundamente conmovido por las palabras que vuestra excelencia acababa de dirigirme en nombre de la Escuadra activa, acepto con júbilo vuestras declaraciones y con todo mi corazón me adhiero á ellas. Hoy anima á todos los individuos de la Marina militar el espíritu que yo quería que les animara, y en cuanto á las relaciones entre los oficiales de mi Armada y yo he alcanzado el objeto que me propuse al ascender al Trono.

Encontré una Marina excelente, pero á los oficiales de la misma no animaba por completo el espíritu de la entera independencia en que deben vivir con respecto al jefe supremo del Ejército, ni otra cosa podía suceder, dadas las condiciones históricas y políticas en que se desarrolló y alcanzó su plenitud nuestro poderío militar. Hoy veo con satisfacción que no he fracasado en la empresa.

El Cuerpo de Oficiales de Marina es hoy mi Cuerpo de Oficiales; son mis Oficiales y mis camaradas. Merced á estas estrechas relaciones, iguales ya á las que de tiempo inmemorial existen entre el Ejército y sus reyes, hemos alcanzado los magníficos resultados que están á la vista de todos. Ahora sí que podemos repetir aquello de que la letra mata, pero el espíritu vivifica; porque se han demostrado las grandes cosas que el espíritu puede realizar entre los hombres.

Este espíritu de abnegación, de trabajo, de obediencia y de disciplina que palpita en los jóvenes Oficiales de mi flota, llóname de júbilo y asegúrame que, en lo porvenir, la Marina de guerra se mostrará á la altura de su misión, cualquiera que ésta sea, y siempre constituirá, en mis manos, un arma buena y segurísima.

Espero que el Almirante se habrá también convencido estos días de que el valor y la abnegación por su patria y por su rey que él ha demostrado poseer durante su vida animan y animarán siempre á los Oficiales de la Escuadra.

Con tal motivo, levanto mi copa y lanzo un *¡hurra!* en honor de mi Escuadra activa de combate y de toda mi Marina de guerra».

Información de Marina

Se han dictado las siguientes Reales órdenes, nombrando Ayudante del distrito marítimo de Rosas, al Teniente de navío D. Ignacio Calle.

Disponiendo que el Alférez de navío don José María Dorda, continúe prestando sus servicios en el Departamento de Ferrol.

Nombrando Ayudante de Profesor de los veintisiete Guardias Marinas que se distribuirán entre el *Pelayo*, *Cardenal Cisneros* y *Princesa de Asturias*, al Alférez de navío D. Nicolás Ochoa y Lorenzo, en vez del Oficial de igual empleo D. José María Dorda, que fué nombrado para dicho cargo en Real orden fecha 5 del corriente.

***

Se ha dispuesto conceder al segundo Contramaestre D. Adolfo Perla Fernández la graduación con sueldo de Alférez de navío, con antigüedad de 1.° del actual, en que cumplió las condiciones que exige el artículo 62 del Reglamento de Condestables.

SITUACIÓN DE LOS VAPORES

DE LA

COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

Línea de Buenos Aires.—El «Reina María Cristina» llegó el 29 Agosto á Cádiz, de Malaga.—El «León XIII» salió el 2 de Septiembre de Montevideo para Las Palmas.—El «P. de Satrústegui» salió el 7 de Septiembre de Cádiz para Santa Cruz de Tenerife.

Línea de Cuba, Méjico y Nueva York.—El «Alfonso XII» llegó el 8 de Julio á Santander, de Coruña.—El «Montevideo» salió el 30 de Agosto de Cádiz para Nueva York.—El «Manuel Calvo» llegó el 3 de Septiembre de Nueva York, de Habana.—El «Ciudad de Cádiz» llegó el 3 de Septiembre á Santander, de Coruña.—El «Alfonso XIII» salió el 3 de Septiembre de Habana para Veracruz.

Línea de Venezuela-Colombia.—El «Antonio López» llegó el 1.° de Septiembre á la Habana, de Puerto Rico.—El «Buenos Aires» llegó el 8 de Septiembre á Génova, de Barcelona.—El «Cataluña» llegó el 4 de Septiembre á Barcelona, de Génova.

Línea de Filipinas.—El «Isla de Panay» salió el 2 de Septiembre de Colombo para Singapoore.—El «Montserrat» salió el 5 de Septiembre de Singapoore para Colombo.—El «Alicante» llegó el 6 de Septiembre á Barcelona, de Valencia.—El «Isla de Luzón» llegó el 8 de Septiembre á Barcelona, de Génova.

Línea de Canarias.—El «M. L. Villaverde» llegó el 9 de Septiembre á Barcelona, de Valencia.

Línea de Fernando Póo.—El «Mogador» en Fernando Póo.—El «San Francisco» salió el 25 de Agosto de Fernando Póo para Canarias.

Línea supletoria.—«J. de Piélago» en servicio de Cádiz á Gibraltar y Tanger.—El «Larache» llegó el 5 de Septiembre á Cádiz, de Vigo.

Vapores en Puerto.—El «Rabat», en Cádiz.—El «Ciudad Condal», en Barcelona.—El «San Ignacio», en Cádiz.

DETENCIÓN DE UN ANARQUISTA

Antecedentes.

El suceso emocionante de ayer en Madrid, fué la detención de un anarquista que, procedente de Barcelona, vino á hospedarse á la redacción del periódico libertario *El Rebelde*.

El Gobierno tenía noticias, hace ya bastante tiempo, de que se intentaba realizar en España un atentado de esos que conmueven al mundo por sus proporciones, y había tomado grandes medidas para evitar que se cumpliesen los propósitos de los ácratas, manifestados en los lugares donde estos hombres criminales tienen su predicamento.

La Policía de Madrid, hace unos días seguía la pista á un extranjero que acaba de llegar de una población marítima del Norte de España; pero pudo convencerse de que ese extranjero nada tenía que ver con los anarquistas.

Habíase levantado la vigilancia á ese extranjero, y la Policía encaminaba sus pesquisas hacia otro lado, cuando una incidencia hízola ponerse sobre una pista que la ha conducido al descubrimiento de uno de los anarquistas más entusiastas.

Llegada del anarquista á Madrid.

El martes, á las diez de la noche, en el tren procedente de Barcelona, un individuo alto, activo y de robusta complexión, llegaba á Madrid, y se reunía en el andén con otro que le aguardaba.

La Policía se fijó en ambos, y sospechando de ellos, máxime conociendo al que esperaba, que era el compañero Apolo, director del periódico anarquista *El Rebelde*, no los perdió de vista desde aquel momento.

Desde la estación marcharon ambos á la calle del Fomento, núm. 29, que es donde se halla establecida la redacción del citado periódico.

La policía estableció un servicio de vigilancia para que nadie entrara ni saliese de la casa sin ser visto por ellos, é inmediatamente se avisó de lo que ocurría al gobernador interino señor Díaz Merry.

Para continuar las pesquisas necesarias, á fin de comprobar el objeto de la venida á Madrid del misterioso viajero, quedaron comisionados el inspector Sr. Caro y el agente Mariño, que fueron los que desde el principio habían figurado en el suceso.

La detención.

Ayer mañana, Apolo marchó á la estación del Mediodía, sacó el equipaje del viajero, se lo entregó á un mozo de cuerda para que lo llevara á la calle del Fomento, y él se retiró tranquilamente sin sospechar que los agentes de la Policía observaban todos sus movimientos.

Entonces la Policía se acercó al mozo de cuerda y le hizo descargar la maleta que llevaba á cuestas.

En ella se encontraron algunos documentos comprometedores para su propietario, y Apolo fué detenido.

Desde el Gobierno civil marcharon los señores Caro y Mariño á la casa número 29 de la calle de Fomento. Subieron al piso principal, entraron en la alcoba donde dormía el dueño de la maleta y lo despertaron, intimándole á que les siguiera.

El viajero se incorporó, y como si le pareciera lógica la detención, ó como si la esperara, se entregó, sin la menor resistencia, poniéndose con gran frialdad á disposición de los policías.

En el acto declaró su calidad de anarquista, y dijo llamarse César Flores Massó.

Contestando á algunas preguntas que le hizo el Sr. Caro, manifestó que su oficio era el de albañil; pero que se dedicaba á pasear por varios países, con el auxilio de cantidades que le facilitaban sus amigos y compañeros.

En el registro que se hizo en sus ropas antes de que se vistiera, se le encontró una cédula con el nombre de Clemente Carlos Durand y nueve cartuchos de dinamita, que tenía en los bolsillos de la americana.

En los del chaleco se hallaron otros tantos tubos fulminantes.

El mismo Flores confesó que los cartuchos eran de dinamita y tranquilizó á los policías, diciéndoles que podían llevarlos sin peligro.

Terminó de vestirse el detenido y salieron todos en dirección al Gobierno civil.

Allí quedó incomunicado hasta el regreso del Sr. Díaz Merry, que había ido á poner en conocimiento del ministro de la Gobernación los trabajos realizados por la Policía.

Declaración del detenido.

El gobernador interino, Sr. Díaz Merry, habló detenidamente con el anarquista, que le dijo llamarse César Flores, que era natural de Pinar del Río y de oficio albañil, aunque hace tiempo no lo ejercía, porque, influído por las ideas anarquistas, lo había abandonado y ahora se ocupaba en recorrer todo el mundo.

Interrogado acerca de su idea, dijo ser ácrata convencido y no pertenecer á ningún Centro anarquista; aseguró que él no pertenecía á partido alguno y á ningún grupo anarquista, por seguir, espontáneamente, los dictados de su conciencia.

Manifestó que venía de Francia y que se había hospedado en casa del compañero Apolo, recomendado por varios amigos de ambos, sin que aquél sepa los proyectos del recién llegado.

Después el gobernador interino interrogó al detenido sobre los propósitos que le habían traído á Madrid y el uso que pensaba hacer de las bombas que le han sido halladas.

A esto contestó el anarquista Flores, que consecuente con sus ideas, *pensaba* aprovecharlas en la primera ocasión que se le presentase, creyendo que esto no se haría mucho de esperar.

En el Juzgado de guardia.

El detenido, cuando fué llamado anoche por el alguacil para que compareciera ante el juez, estaba durmiendo sobre un banco del calabozo, y tenía la chaqueta por almohada.

Salió del encierro, y en el pasillo, frente, á la puerta del despacho del Juez, se puso la americana y se arregló el pañuelo que llevaba al cuello.

Al comenzar su declaración dijo que su verdadero nombre era César Flores y Massó y que había nacido en Pinar del Río.

No explicó con argumentos convincentes el por qué había dicho al ser detenido un nombre distinto, ni tampoco dió razones satisfactorias respecto de poseer entre sus documentos una cédula expedida en Zamora á nombre de Clemente Carles Durán, ni un pasaporte extendido en un pueblo de la frontera francesa.

Parece, según los diarios de la mañana, que al ser preguntado por el juez acerca del objeto con que tenía en su poder los cartuchos de dinamita contestó:

—Yo no sé de quién será esa dinamita de que se habla. No cabe en cabeza humana que un hombre que viaje en un tren lleve en los bolsillos semejante explosivo.

Ante esa manifestación, parece que el juez hubo de recordarle que en el Gobierno civil había declarado que aquellos paquetes eran suyos, y que á la fuerza de los mauser había que oponer la dinamita, que era más potente...

—Yo—contestó Carles—jamás declaré eso. Hablamos, sí, en el Gobierno de cuestiones sociales y anarquistas, se habló también de los mauser y de la dinamita, pero era una pura disertación, no como declaración que yo prestaba á propósito de mi arresto. Soy anarquista, sí, y por eso, si lo que ahí aparece escrito lo hubiera declarado, yo nunca lo negaría.

—¿De modo, que niega usted ahora?

—Es natural; lo niego porque nunca lo dije.

He de hacer constar—añadió el detenido—que cuando llegué anteanoche á Madrid guardaba en mi cartera un billete de 25 pesetas y en los bolsillos 7 pesetas en plata, y cosa rara, sin haber hecho gasto de ninguna clase, no tenía al venir al Juzgado más que esas monedas sueltas.

El Juez hizo constar esta manifestación del detenido y continuó preguntándole por qué negaba lo que había afirmado en el Gobierno civil, y Carles, con la misma tranquilidad que al comenzar su declaración, contestó:

—Ya he dicho, señor juez, que no era mía esa declaración que se acaba de leer, y que mal podía decir eso ni nada de lo que aparece escrito, cuando al ser preguntado en el Gobierno acerca de estas cuestiones, he dicho que declaración no la prestaría más que ante el juez.

A la una y media de la madrugada terminó Carles su declaración.

Hoy ha sido conducido á la Cárcel Modelo.

De Barcelona.

14 Septiembre.

De Penarth salió el 8 del corriente el vapor inglés *Monan* para nuestro puerto, con carbón mineral. Con dicho artículo salió de dicho puerto para el nuestro, el vapor inglés *Villalegre*.

—Anteayer zarpó de Palma para Marsella, el vapor *Bellver*, completamente abarrotado de carga, la mayoría de ella almendrón.

En dicho puerto le espera numeroso pasaje para trasbordar en Palma en el vapor *Miramar*, y salir el jueves para Argel con el que hay allí y el que embarcará mañana en ésta el *Balear*.

Para el consumo de esta plaza llegaron ayer de Caragena, en el vapor *Villena*, 1.700 cabezas de ganado lanar, 30 de cabrío y 31 jaulas con aves.

—Desde el sábado se halla fondeado en Palma el buque de guerra español *Infanta Isabel*, el cual permanecerá varios días en aquel puerto. Lo manda el capitán de fragata D. Orestes García de Paden.

—La casa alemana que tiene á su cargo la ejecución de las obras para la prolongación y ensanche del muelle de Barcelona por la parte del antepuerto, ha empezado ya en el muelle de San Beltrán la construcción de los correspondientes bloques.

—Ayer llegó á este puerto, de Palma, el vapor *Mallorca*, el cual atracó en el muelle de la Muralla, para desembarcar la carga, que le trasbordó en Palma, consistente en cereales, el vapor *Palma*, procedente de Mazagán y escalas. Terminada dicha operación, entrará el vapor *Mallorca* en el dique para limpiar fondos.

---

6 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA"

PEDRO SIMPLE

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYÁT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

confuso de lo que había pasado. Me arrepentí de haber olvidado tan pronto los consejos de mi padre y estaba haciendo votos para no cometer semejantes locuras, cuando entró en mi cuarto el Guardia-marina que en la noche anterior se me había manifestado más amigo.

—Vamos, señor Verde Botella, dijo, aludiendo, según creo, al color de mi traje, levántese usted. El patrón de la falúa del capitán le espera á usted abajo. ¡Vive Dios, que se ha metido usted en buena por lo que hizo usted anoche!

—¡Por lo que hice yo anoche! contesté admirado, ¡Cómo! ¿sabe el capitán que yo me emborraché anoche?

—Creo que usted tuvo buen cuidado de hacérselo saber en el teatro.

¡En el teatro!

¿Pues estuve yo en el teatro?

—Seguramente que estuvo usted.

Quería usted ir; nosotros hicimos todo lo posible para evitar que cometiera usted esa locura estando tan borracho como el cerdo de David.

El capitán de usted estaba allí acompañando á las hijas del almirante; usted le llamó tirano y le enseñó los puños.

—¿No lo recuerda usted?

Ademas le dijo, que no le importaba una higa nada de lo que á él perteneciese.

—¡Valgame Dios! ¿qué hacer? ¿qué debo hacer? grité yo.

Bien decía mi madre que evitase el beber y el reunirme con malas compañías!

¡Cómo malas compañías!

¿Qué quiere usted decir con eso?

—No me refiero particularmente á usted.

—Así lo espero.

Sin embargo, aconsejo á usted como amigo que vaya á la posada de Jorge tan pronto como pueda y vea á su capitán, porque cuanto mas se detenga usted en ir y presentarse peor será para usted, de todos modos se sabrá si le recibe á usted ó nó.

Es una fortuna que no esté usted todavía registrado en los libros de á bordo.

Vamos despáchese usted porque el patrón se ha marchado.

—¡No estoy en los libros de abordo! dije tristemente.

Ahora recuerdo que tengo una carta del capitán para mi padre diciendo que me había sentado en sus libros.

—Por mi honor que lo siento; lo siento mucho en verdad, dijo el gurdia marina, y salió de mi cuarto poniendo un semblante tan grave como si mi desgracia le afectara personalmente.

Levantéme con la cabeza pesada todavía, y el corazón todavía mas pesado y tan luego como estuve vestido pregunté por la posada de Jorge.

Llevé mi carta de introducción, aunque temía que no me sirviera de gran cosa.

Cuando llegué á la posada pregunté si el capitán Tomás Kirkuall Savage de la fragata *Diómedes* estaba allí.

El mozo me contestó que se hallaba almorzando con el capitán Courtney pero que le dijese mi nombre y pasaría recado.

Díjele mi, nonbre y al cabo de un minuto volvió invitándome á subir.

Mi corazón palpitó hasta parecer que se me salía del pecho; no recuerdo haber estado nunca mas asustado.

Pensé caerme por la escalera; dos veces intenté entrar en el cuarto y dos veces mis piernas se resistieron á moverse: al fin, me limpié el sudor que brotaba de mi frente y con un esfuerzo desesperado penetré en la estancia.

—Señor Simple, mucho me alegro de ver á usted, dijo una voz.

—Yo llevaba la cabeza baja porque temía mirar al capitán, pero la voz fué tan benévola que recobré todo mi valor y cuando levanté la cabeza y miré ví á un caballero con su uniforme, sus charreteras y su espada al lado, el cual no era sino el pasajero de la manta de viaje que quiso abrir la carta y á quien yo había dicho en su cara que era mal educado.

Pensé que iba á morir como el otro guardia marina había muerto sobre su baul.

Iba ya á incarme de rodillas cuando el capitán observando mi confusión, soltó una carcajada y dijo:

—Señor Simple, ¿me conoce usted ahora?

No se alarme usted: usted cumplió con su deber no dejándome abrir la carta suponiendo como usted supuso, que era otra persona.

En esta suposición estuvo usted perfectamente en su derecho al decirme que no era caballero.

Su conducta de usted es noble pero sientese usted y almuerce con nosotros.

—Capitán Courtney, dijo al otro capitán que estaba sentado á la mesa, este es uno de mis jóvenes guardias marinas que acaba de entrar en el servicio.

Vinimos ayer en el mismo coche; y entonces le refirió las circunstancias que habían ocurrido, riéndose ambos cordialmente.

Recobré un poco mi valor, pero todavía quedaba el caso del teatro, y yo pensé que quizá no me había conocido.

Sin embargo, pronto salí de mi ansiedad porque el otro capitán le preguntó:

—¿Estuvo usted en el teatro anoche, Savage?

—No, comí en casa del almirante, y no había modo de separarse de esas jóvenes ¡son tan amables!

—Me parece que se aficiona usted demasiado por ese lado, dijo el capitán Courtney.

—No señor, de ningún modo.

Puede ser que me aficionase si tuviera tiempo para investigar cuál de las dos me gusta más; pero por el momento el buque es mi mujer y la única mujer que pienso tener mientras esté en activo servicio.

—Bien, pesé yo, si no estuvo en el teatro es imposible que le haya insultado.

Ahora no tengo mas que regalarle el rom y hacerme amigo suyo.

—Dígame usted, señor Simple, ¿cómo están sus padres de usted? me preguntó el capitán.

—Muy bien, gracias; me dijeron que le diera á usted espresiones.

—Gracias; pero ahora que pienso en ello, cuanto mas pronto vaya usted á bordo y aprenda sus deberes, tanto mejor.

—Eso es precisamente lo que los guardias marinas me dijeron pensé yo, y co-

—Hállase en esta ciudad, de paso para el Ferrol, al Contraalmirante de la Armada D. Juan Jácome y Paredes.

—Ayer salió del dique, limpio de fondos, el grandioso trasatlántico *José Gallar*.

—Ayer tarde reanudó sus viajes semanales á Cette, el vapor *Villa de Sóller*, que los había suspendido con motivo de la huelga.

CUENTO

MIS TRES VECINOS

La casita en que vivo, se compone de tres pisos y cada uno de ellos se divide en cuatro cuartos. Todos son pequeñitos, viviendas humildes y á la par coquetonas, que parecen nidos fabricados para que los gorriones de la humanidad, las clases pobres, canten en ellos sus idilios amorosos.

Yo vivo en un cuarto del piso tercero, y los otros tres de la misma planta están ocupados por tres matrimonios que merecen, sino estudiarse, por lo menos ocuparse de ellos un rato.

Tal vez esto, sea murmurar; pero, como todo el mundo, de una ú otra forma, critica á sus prójimos, vamos á ocuparnos de vidas ajenas y puede ser que su ejemplo nos sirva de mucho para el gobierno de la propia.

Para evitar confusiones, clasificaré á los tres matrimonios.

A

El matrimonio *A*, le componen un conductor de tranvías y una mujer de tan alegre carácter que, olvidándose de su estado civil y de las obligaciones que el mismo le impone, no deja de concurrir á ninguno de los bailes del barrio.

El sufrido esposo, cuando tiene el turno de la noche y regresa á su domicilio á las dos de la madrugada, y aun más tarde, vé, (sin sorpresa ni desagrado, que tanto puede la costumbre) que su esposa aun no ha venido del baile ó de donde tenga por conveniente, y con la mayor tranquilidad del mundo, se engulle la cena, fría y mal condimentada, que su mujer le hizo por la tarde. Si el turno que tiene le permite recogerse á las siete ó las ocho de la noche, cena el *santo* matrimonio en compañía, y después él se acuesta y la mujer baja á la puerta de la casa á tomar el fresco, ó se va de paseo, sin que al esposo le preocupe la hora en que su cónyuge regresa.

¿Creen ustedes que á cambio de tanta *tolerancia*, disfruta el hombre de gran libertad y de algún dinero que le permita alternar con sus compañeros y tener un rato de honesto divertimiento? Pues se han equivocado ustedes.

Sabe la esposa, mejor que él, los turnos que tiene, y, por consiguiente, las horas en que empieza y termina su trabajo, no dejándole más que el tiempo suficiente para ir desde su domicilio al punto del relevo: percibe íntegro el jornal que él gana; le administra el tabaco; le registra diariamente los bolsillos, por si acaso tiene dinero de algún otro asunto; y *por quitame allá esas pajas*, le regaña sin que él la conteste siquiera, pues paciencia mayor que la suya, jamás he visto.

Este matrimonio no tiene hijos.

B.

El matrimonio *B*, lo constituyen un sastre, joven de veintiocho á treinta años, y una señora cuya edad rayará en el medio siglo. Ella era viuda, y con su primer esposo tuvo diez hijos que, por fortuna del segundo cónyuge, no existen.

A pesar de su edad, y de sus once difuntos, que deberían haberla dejado transida de pena, tuvo el suficiente humor para contraer segundas nupcias con el sastre de referencia, y temerosa sin duda de que la gran desigualdad de edades le induzca á pecar, no le deja un momento de reposo. Va á esperarle á la salida del taller, le arma una chillería si saluda á las vecinas jóvenes, no permite que vaya á ningún lado si no la lleva á ella, y en fin, hace ridiculeces tales, que es el hazme reir de toda la vecindad.

Ella cumple bien todos los deberes del matrimonio, pues su esposo se ve atendido en todo cuanto necesita.... menos la libertad. Y él, no demuestra estar harto de vieja, pues resignadamente sufre las mil impertinencias de sus celos, acomodándose á una vida poco menos que de esclavitud.

Este matrimonio tampoco tiene hijos.

C

El matrimonio *C* es una verdadera delicia. El es cochero de oficio y tan romo de inteligencia ó perverso de instintos, que con la misma frescura con que se bebe un vaso de vino, le pega una paliza á su mujer. Lo importante es que la autoridad de marido quede donde debe quedar.

Y ¿creen ustedes que el motivo ó pretexto de la paliza, es de capital importancia? Pues... también se han equivocado ustedes.

Casi siempre es por el arreglo ó limpieza de la casa, cuestiones en las cuales no debiera inmiscuirse siquiera.

La tiene prohibido terminantemente que hable con ninguna vecina, y si se entera de que infringiendo sus órdenes saluda á la *Fulana* ó la *Mengana*, ya lo saben ustedes: paliza segura.

Pero la mujer no se apena. Llora y suplica mientras la pega y á la media hora rompe á cantar, y hasta que la garganta se le seca, no lo deja. Siempre es una ventaja que no piense en su situación, pues de tomarlo en serio, el disgusto acabaría con su existencia. Este matrimonio ha tenido dos hijos; pero en la actualidad no vive ninguno,

En cambio hay una suegra que es de oro; pues en vez de quitarle muchos golpes á su nuera, dándole buenos consejos al hijo, mete toda la cizaña que puede, y se cruza de brazos cuando hay tempestad en el matrimonio.

Pero con decir que esta señora vende rábanos en la plaza de San Ildefonso, ya comprenderán ustedes que estará acostumbrada á toda clase de borrascas.

—¿Qué les ha parecido á ustedes mis tres vecinos?—preguntó D. Angel después de una pausa que fué aprovechada por él para observar el efecto que habrá producido su narración á la concurrencia, se componía ésta principalmente de muchachos y muchachas casaderas, á quienes había soltado aquel discurso, presentándoles *tres modelos* de matrimonio, completamente diferentes.

—Mucho siento—agregó—no poder hablarles de otros matrimonios que estén en mejor armonía, pero si quieren ustedes que analicemos los tres matrimonios de mi vecindad, verán como todavía pueden encontrarse otros peores.

Figúrense por un momento, que el cochero del matrimonio *C*, estuviese casado con la *costilla* del matrimonio *A*. ¿Cómo pensar en esta unión, sin ver un asesinato? El brutal cochero que castiga á golpes tal ó cual insignificancia de su sufrida esposa, ¿cómo reprimiría la escandalosa conducta de su vecina *A*, en el supuesto de que fuese su cónyuge? Seguramente escribiría una página en la historia del crimen.

En cambio si la mujer del cochero lo fuese del conductor de tranvía, no diré que la felicidad se aposentase en su hogar, pero más tranquilidad hallarían en su unión que en los matrimonios que respectivamente forman.

Y es que la Providencia, la casualidad, ó como ustedes quieran llamarlo, evita muchas desgracias, repartiéndole á cada cual la coyunda que mejor convenga á su carácter.

Don Angel se acomodó mejor en su asiento, tosió, encendió un cigarrillo y dando fin á aquella conversación, dijo sonriendo:

—Pero cualesquiera que sean los caracteres de ustedes, creo que deben evitar el casarse con mujeres tan *alegres* como las del matrimonio *A*.; y ustedes, mis queridas amigas, procuren no tomar por esposos á hombres que empleen argumentos tan *persuasivos* y *convincentes* como los que emplea el cochero del matrimonio *C*.

Y, todos en general, huyan, como el demonio huye de la cruz, de suegras tan compasivas y humanitarias como la rabanera de la plaza de San Ildefonso.

MIGUEL SÁNCHEZ DE LAS MATAS.

PÉRDIDA DE UN PAILEBOT

Según comunican desde Alicante, en la madrugada de ayer y á la altura de Cabo de Palos, el vapor español *San José* abordó al pailebot *San Antonio*, echándole á pique.

A pesar de las precauciones adoptadas no pudo evitarse el choque, y el vapor, con la velocidad que llevaba, pasó por ojo al pailebot.

Los tripulantes del *San Antonio* eran seis. Consiguieron salvarse, á excepción de un niño de ocho años, hermano de uno de los marineros, á quien la muerte sorprendió durmiendo en un camore.

Pertenecía á la matrícula de Palma y llevaba á Melilla cargamento de vino, patatas y otros artículos.

El *San José* condujo á Alicante á los tripulantes del pailebot.

Guerra ruso-japonesa.

A nuestro estimado colega *La Correspondencia*, le dirigen sus corresponsales, desde París y Londres, los siguientes telegramas:

Contra un Almirante.

París 14.

(Por teléfono, de Londres).

The Globe publica una emocionante información telegráfica que le dirige su corresponsal en San Petersburgo.

La irritación que reina en la capital del Imperio de los Czares, y entre todas las clases de la sociedad rusa es gran lísima, y aumenta sin cesar á medida que se van conociendo detalles de la vuelta de la escuadra de Port Arthur, después de la batalla del 10 de Agosto último.

El Emperador había ordenado al Almirante Withet, Jefe de la Escuadra, cuando se decidió á su salida que, á toda costa, rompiese la línea enemiga y ganara el puerto de Vladivostok, ó algún otro de los neutrales de China, prefiriendo siempre el puerto alemán de Kiao-Chao.

Withet circuló las órdenes del Zar á todos los Comandantes de buque y, por su parte, les recomendó el más estricto cumplimiento de lo ordenado, bajo apercibimiento de las más severas penas.

Trabado el combate, y muerto gloriosamente Withet en el puente del *Czarewitch*, correspondió el mando de la flota al Príncipe Ouchstousky, el cual, viendo perdida la batalla y rota la línea de formación de los buques rusos, hizo la señal de «*seguid las aguas del Almirante*», orden á que obedecieron, como era natural, los barcos más cercanos al navío almirante.

El Príncipe Ouchstousky, contra todo lo prevenido y desobedeciendo las órdenes expresas del Emperador hizo rumbo á Port-Arthur, y dió cuenta oficialmente de lo sucedido.

Por lo visto, los descargos presentados por el Príncipe no han sido considerados bastantes, y se ha ordenado la formación de un Consejo de guerra.

Asegúrase que el Consejo apreciará á Ouchstousky las siguientes agravantes:

Desobediencia á las órdenes del Czar.

Desobediencia á las órdenes que, como comandante del barco, recibió del difunto almirante Withet.

Que las averías de los buques de la Escuadra no eran tales que les impidiesen continuar combatiendo en retirada, hasta ganar un puerto neutral, cualquiera que este hubiese sido.

Que con su orden impidió que los comandantes de los barcos que obedecieron su señal, cumplimentaran el terminante mandato del Emperador, y, por último

Que ha demostrado poco celo, como jefe de la Escuadra y como Comandante de buque, é inexplicable prudencia frente al enemigo.

En vista de esto, dase como seguro que el Príncipe Ouchstousky será condenado á muerte y degradación militar.

Informes de Kuroki.

París 14.

Se ha recibido un telegrama, procedente del Cuartel general de Kuroki, dando noticias que alcanzan hasta el día 8 del corriente.

Asegura dicho telegrama que no es exacto que el General Kuropatkine haya perdido gran parte de su artillería, en la retirada de Liao-Yang, y que tampoco es cierto que haya caído en poder de las tropas japonesas ninguna fracción de la extrema retaguardia rusa.

Además, dice que siguen ardiendo las hogueras donde se incineran los cadáveres de los muertos en la batalla; que las cuadrillas encargadas de ese servicio siguen encontrando más muertos japoneses y que en una ladera de la colina denominada Gruoo, hay trescientas tumbas rusas.

En el campo quedan aún muchísimos cadáveres bajo las altas hierbas; bandadas de cuervos ciérnense sobre ellos y verdaderas manadas de perros chinos merodean por la campiña.

Noticias rusas.

París 14.

L' Echo de Paris publica informaciones de interés, recogidas por su corresponsal en San Petersburgo.

Dicen en la capital rusa, que por cartas y telegramas del general Kouropatkine se sabe que la situación no ha variado en estos últimos días.

El General en Jefe ruso comunica la muerte del General mayor Martron, y por distintos conductos dícese que Kharbin está convertido en un inmenso hospital. Las iglesias, los teatros y cuantos locales hay á propósito para ello, están atestados de enfermos y de heridos procedentes de Liao-Yang.

El número de Jefes, y oficiales y soldados necesitados de asistencia facultativa se hace ascender á más de 35.000.

El General Rennenkampf ha regresado á Mukden, ya curado de su herida, y ha vuelto á tomar el mando de sus cosacos.

Asegúrase que el General Linevitch continúa en Vladivostok, en cuyas inmediaciones acampa el grueso de su Cuerpo de Ejército.

De Port-Arthur no se ha recibido ninguna noticia.

Ataques á Port-Arthur.

El general Stoessel envía un nuevo telegrama diciendo que en la noche del 27 de Agosto, la guarnición de la plaza rechazó el ataque que los japoneses dirigieron contra el flanco izquierdo de la fortaleza.

En la noche del 2 del corriente, los japoneses intentaron un nuevo ataque á las montañas y fortificaciones próximas á la plaza, siendo también rechazado.

Agrega Stoessel, que gran número de soldados japoneses perecieron á causa de la explosión de minas.

NOTICIAS DE MARINA

DESDE SAN FERNANDO

13 Septiembre.

Del Departamento.

El Teniente de navío de primera clase D. Antonio Moreno Guerrero, ha sido pasaportado para Ferrol, con objeto de embarcar en el crucero *Extremadura*, del que fué nombrado segundo Comandante.

—Se concedió permuta de destinos á los segundos Contramaestres graduados D. José Carcellert y D. Leandro Navarro, pasando el primero á la sección y el segundo á encargarse de los pabellones del Arsenal, para que aquél había sido nombrado.

—Para encargarse de coleccionar y catalogar todos los documentos de la Comisión liquidadora de Cuba, fué nombrado el archivero don Manuel Cano, en cumplimiento de reciente Real orden.

—Desestimada la instancia del segundo condestable retirado D. Carlos Díaz, que solicitaba abono de los premios de constancia, se noticia la resolución á Cádiz, donde reside el interesado.

—Al Subinspector de Artillería se ordena proponga un tercer condestable para secretario del Juez instructor teniente de navío de primera D. Francisco Escudero.

—Se presentó de Cartagena desembarcado del guardacosta *Numancia*, el tercer condestable D. Lorenzo de Abad y Alonso.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Declaraciones del Sr. Montero Ríos.

El periódico de Lisboa *O'Dia* ha publicado interesantes declaraciones del señor Montero Ríos sobre las relaciones hispano-portuguesas.

El político español se muestra partidario de una fraternal aproximación entre ambos países, para la cual existe el doble motivo de la vecindad y la unidad de raza.

Para conseguirlo, cree conveniente el señor Montero Ríos que mutuamente estudiemos nuestros idiomas, que se autorice en las dos naciones el uso de títulos facultativos y científicos, y que se establezcan tarifas aduaneras de mutua protección.

Niega el jefe demócrata que desde los Felipes haya pensado nadie en España en la conquista de Portugal. Gobierno que soñase con esto—ha añadido—no duraría quince días. Tampoco cree que Portugal haya puesto sus miras nunca en las costas de Galicia.

Enseñanza náutica.

Parece que ya está últimado el Reglamento de reorganización de la enseñanza náutica.

Con arreglo á él se fundaron cinco Institutos con carácter oficial.

Uno en las Provincias Vascongadas, otro en la región galaico-asturiana, otro en Andalucía, otro en Cataluña y otro en Canarias; que dependerán de las oficinas de la Marina mercante del Ministerio de Marina.

El Reglamento lo han confeccionado de acuerdo, los Ministros de Marina é Instrucción pública.

La próxima legislatura.

Las mayorías de ambas Cámaras se reunirán el 1.º de Octubre, por la noche, en la Presidencia, para oir los discursos que han de pronunciar el Jefe del Gobierno y el Sr. Montero Ríos.

Parece que el Sr. Maura ha resuelto, para evitarse posibles contratiempos, no hacer modificación alguna en la Mesa del Congreso, reelegiéndose á los mismos que hoy la constituyen.

Con la reunión de las Cortes se reanudarán los tés de la Presidencia.

Legislatura terminada.

El Real decreto disponiendo la reunión de las Cortes, dice así:

»Usando de la prerrogativa que me corresponde con arreglo al artículo 32 de la constitución de la Monarquía, y de conformidad con lo propuesto por mi Consejo de ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se declaran terminadas las sesiones de las Cortes en la presente legislatura.

2.º Las Cortes del reino se reunirán en la capital de la Monarquía el día 3 del próximo mes de Octubre.

Dado en San Sebastián á 12 de Septiembre de 1904.—ALFONSO.—El presidente del Consejo de ministros, *Antonio Maura y Montaner*.»

De regreso.

Ayer regresó á esta Corte el ilustre ex ministro Sr. Canalejas.

Hoy ha llegado el Sr. Moret, y dentro de la presente semana se espera también al conde de Romanones.

En la Dirección general del Instituto Geográfico.

Esta mañana debió celebrarse el sorteo de los opositores á las veintisiete plazas de Auxiliares del Cuerpo de Estadística, sacadas á concurso.

Nada menos que 630 aspirantes se han presentado, y para celebración del indicado acto habilitóse un corredor donde cualquiera que se hubiera molestado en echar una ojeada hubiera visto que no podía caber en él todos los opositores.

En efecto, con el sorteo comenzaron las protestas de los que no podían presenciarlo, y tal magnitud llegó á tomar el tumulto, que aquél tuvo que suspenderse con la promesa de que se habilitará para el sorteo un local más adecuado.

Lo que dice Maura.

El jefe del Gobierno se ha mostrado hoy muy reservado con los periodistas.

Limitóse á decir á éstos, aludiendo á la detención de un anarquista efectuada ayer, que la agitación que entre los libertarios se observa en la actualidad es la natural cosecha de ciertas excitaciones y que acaso no sea aquélla la última detención que se efectúe, pues el Gobierno está apercibido y tiene adoptadas todas las precauciones posibles para desbaratar los planes que puedan trazar los enemigos de la sociedad.

El General Linares.

El ministro de la Guerra ha aplazado hasta el domingo su marcha á San Sebastián para presenciar el concurso hispano.

Apertura de Tribunales.

Esta mañana se ha verificado con la solemnidad de costumbre el acto de la apertura de los Tribunales.

Tanto el discurso del ministro de Gracia y Justicia como la memoria leída por el Fiscal del Tribunal Supremo han merecido unánimes elogios.

Informes oficiales

El gobernador de Jaén telegrafía al ministro de la Gobernación, que ha suspendido en sus cargos al alcalde y secretario de Vilches, por haber tenido noticia de que el domingo recorrieron la población al frente de un grupo de vecinos dando gritos subversivos.

—El Gobernador de Palencia ha marchado á las minas de Barruelos, para ver de solucionar la huelga allí planteada.

CONSEJO DE GUERRA

Ayer se celebró en Cartagena el Consejo de guerra contra el carabinero Miguel Sevillano Caballero, autor protagonista de un terrible drama desarrollado en aquella población el 23 de Mayo último.

Encontrábase el citado carabinero en tristísima situación, falto de toda clase de recursos, con su mujer y cuatro hijos enfermos, cuando se presentó á él el dueño del establecimiento de comestibles en que tomaba al fiado, conminándole para que le pagara lo que le debía, y negándose á seguir facilitándole alimentos.

El carabinero, enfurecido, disparó su fusil sobre el dueño de la tienda, Blas García Navarro, dejándole muerto.

El agresor echó á correr, buscando al teniente de Carabineros Sr. Escudero, que se encontraba en una droguería, y disparó sobre él, fallando, afortunadamente, la cápsula del fusil.

Refugióse luego el carabinero en un cañar cercano, y desde allí disparó contra un celador municipal que trataba de detenerle.

Después trató de suicidarse disparándose su fusil, y se atravesó el pecho con la bala.

El acusador, que es el capitán de Carabineros don José Santiago Piquer, hizo un breve discurso, y pidió para el procesado dos penas de muerte por los dos primeros delitos, prisión mayor y multa por el atentado á la autoridad y 2.000 pesetas de indemnización para la familia del muerto.

El defensor, capitán de Artillería de plaza, D. Enrique Salgado, hizo una brillante defensa, pintando la negra situación en que el reo se encontraba. Al verse tan desvalido debió perder la razón.

Después puso de relieve su intachable conducta desde su entrada en el Cuerpo.

El capitán Salgado ha sido muy felicitado.

El Tribunal sostuvo una laboriosa discusión

CONSEJO DE MINISTROS

El celebrado ayer duró hasta las siete de la tarde, y al terminar fué facilitada á la prensa la siguiente nota oficiosa:

«Se dió cuenta y fueron aprobados los siguientes:

De la Presidencia.—El de León, sobre provisión de plazas en la Diputación con arreglo á la ley de 10 de Julio de 1885.

De Hacienda.—Dos, autorizando la adquisición, por concurso, de papel de tina y papel continuo.

De Gobernación.—Separando al alcalde de Bembibre.

De Guerra.—Autorizando la venta en pública subasta de la batería de Maravillas, en Cilbao, en 60.000 pesetas, más el valor de los valores.

Idem la adquisición, por gestión directa, para los materiales necesarios en la Comandancia de ingenieros de Valladolid y plazas de León, Palencia y Medina del Campo.

El ministro de Hacienda dió cuenta de los últimos detalles referentes á la implantación del impuesto sobre alcoholes, cuyo reglamento se publicará muy en breve.»

PUBLICACIONES

La trascendental novela de Eugenio Sué, *Los siete pecados capitales*, una de las más famosas creaciones de tan celebrado autor, en la cual refleja y analiza magistralmente las íntimas agitaciones del corazón humano, que al exteriorizarse producen las turbulencias de la vida ordinaria, obtendrá al fin, vertida á nuestro idioma, su merecida popularidad, gracias á la edición que de la misma ha emprendido el impresor D. Luis Tasso, de Barcelona, armonizando con tanta evidencia y hasta tal límite el buen gusto con la baratura, que sus obras anteriormente publicadas en la misma forma, esto es, por cuadernos semanales de 32 páginas y lámina de regalo, al precio de 15 céntimos cada uno, han alcanzado la más halagüeña acogida que puede dispensar el público á las ediciones que le son simpáticas.

El cuaderno primero de *Los siete pecados capitales*, con dichas inmejorables circunstancias publicado se recomienda, además, por su exquisita presentación, que lo hace seductivo á primera vista.

NOTICIAS

Plaza de Toros.

Mañana viernes, 16, se verificará la corrida 14.ª de abono, lidiándose ocho toros de la acreditada ganadería de Ibarra, de Sevilla, por los aplaudidos diestros Fuentes, Bombita chico, Machaquito y Cocherito de Bilbao, que tomará la alternativa.

La corrida empezará á las cuatro menos cuarto.

Se expenderán localidades, mañana, viernes, en el despacho de la calle de Sevilla.

Anteojos roca precisión

Unicos que conservan y mejoran la vista, é aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorios á la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Duboscq, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

No dejar de visitar este establecimiento, donde encontrarán las novedades del día; Arena 19 y 21.

SALICILATOS
DE BISMUTO Y CERIO
ESPINAR

Conocidos por los principales Médicos de España los excelentes efectos de este precioso medicamento, lo recomiendan con resultados seguros y rápidos en la curación de la

Disenteria ó Diarrea crónica, Dispepsias, Cáncer del Estómago, Vómitos de las embarazadas, Diarrea de los tísicos, Gastralgias, Cólera infantil, Fiebre biliosa y otros muchos padecimientos del estómago y vientre.

Nuestros *Salicilatos* están preparados con productos purísimos y con gran escrupulosidad, por lo que han merecido la aprobación de la **clase Médica Española y** del público en general.

Al por mayor: Laboratorio de

J. G. Espinar

SEVILLA

Pídase en todas las Droguerías y Farmacias.

Administrador

se ofrece para fincas rústicas y urbanas, prestando toda clase de garantías.

Darán razón en la Administración de este periódico.

Rogamos á nuestros suscriptores hagan los pagos á la Administración de DIARIO DE LA MARINA *en libranzas de la Prensa, y no en sellos de Correos.*

Estas libranzas se venden en todos los estancos de España.

Impresiones de mi vida de mar

El naufragio del "Pizarro"

POR

Joaquín María Lazaga

CONTRAALMIRANTE

Segunda edición

Se vende al precio de **UNA PESETA** en la librería de Fernando Fe, Carrera de San Jerónimo, 2; en la de San Martín, Puerta del Sol, 6, y en la Administración de este periódico, Veneras, 5.

A los pedidos de provincias se cargará el importe del franqueo y certificado.

ESPECTÁCULOS PARA HOY

ZARZUELA.—A las siete—Las bellas artes. El puñao de rosas.—La balada de la luz.—El Santo de la Isidra.

APOLO.—A las siete y media.—La marcha de Cádiz.—Las bravías.—El pobre Valbuena.—Los pícaros celos.

ESLAVA.—A las siete.—El rey del valor.—Cambios naturales.—Los hijos del mar.—El rey del valor.

COMICO.—A las siete.—Flor de Mayo.—Siempre p'atrás.—La camorana.—Siempre p'atrás.

RECREO SALAMANCA (Ayala, 1, y Castellana, 10.)—Patines, columpio mágico.—Cinematógrafo y diversas atracciones.—Los miércoles, moda; los jueves, tómbola.—Abierto tarde y noche.

FRONTON CENTRAL.—A las cinco de la tarde.—Eguía y Aramburu contra Anacabe, Escoriaza y Ortegui.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Veneras, 5.

SERVICIOS
DE LA
COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 18 de Septiembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor *Reina María Cristina*, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor *Buenos Aires*, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor *Cataluña*, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga, con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macorís, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo Coro, Carúpano, Trinidad, Güanta y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas.

El día 10 de Septiembre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor *Alicante*, directamente para Port Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia, el 6 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor *P. de Satrústegui*, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor *M. L. Villaverde*, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

Línea de Fernando Póo.

El día 25 de Septiembre saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor *San Francisco*, para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.
Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

GRAN SASTRERÍA
DE
JOSÉ CORTES

Uniformes civiles y militares. Capas bordadas, última novedad. Libreas y amazonas. Abrigos para señoras. Precios económicos.

Calle de Hita, núm. 9, principal.
MADRID

Influencia del poder naval en la Historia.
POR
A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío
D. JUAN CERVERA Y JÁCOME
Y
D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.
Forma un volúmen en 4.º de 720 páginas
PRECIO 12'50 PESETAS

PEDRO DOMECQ

Cosechero y almacenista y exportador de vinos
JEREZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1730.

Autorizada para el uso de las Armas Reales por R. O. de 18 Octubre 1824.

Destilador de Aguardiente puro de Vino estilo Cognac

Marcas A. O, 1, 2, 3 cepas, Extra y Fundador

JEREZ ESPUMOSO — CHAMPAGNE DOMECQ

Unico representante en Madrid:
Don José García Arrabal

LA MUJER EN SU CASA
REVISTA MENSUAL DE
LABORES

32 páginas de texto con numerosos grabados de labores, modas, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, encajes, etc.

Ediciones de lujo con *labores dibujadas y empezadas*, con todo el material necesario para terminarlas.

PRECIOS DE SUSCRIPCION
1.ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.
2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas.
3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.
4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.

BOLETÍN DE SUSCRIPCION
Sres. Bailly-Baillière é Hijos, Editores.
Pl. de Santa Ana, 10, Madrid.

Tengo el gusto de suscribirme por un año á La Mujer en su Casa, ... edición, cuyo importe de .... pesetas les remito adjunto.

Nombre ....
Señas ....

ASTILLEROS DEL NERVION
BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Diario de la Marina

Año XXXVI *Madrid, 18 Agosto 1904* Dos ediciones

IMPRESIONES — Tipografía del Fomento Naval, Veneras, 5, Madrid

POLÍTICA

Ecos navales — Sucesos de Alc. del Valle

Pasatiempos

Precios de suscripción	Un mes Pesetas	Trimestre Pesetas	Semestre Pesetas	Un año Pesetas
En Madrid	1,50	4,50	9	18
Provincias	»	5	10	20
Unión Postal	»	»	»	30
Asia y América	»	»	»	70

Anuncios: Cuarta plana, 0,10 pesetas línea. Reclamos, 0,50. Noticias, 1.

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS
AL
RIO DE LA PLATA

Salidas quincenales de Vigo.
Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN
ENRIQUE MULDER
VIGO

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA
COMPAÑÍA NACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS
Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 93, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales y á primas módicas en las Secciones
INCENDIOS y MARÍTIMO FLUVIAL

Arregla sus siniestros por intermedio de sus Sucursales y Agencias sin referencias á la casa matriz.
Tiene comisarios de averías en todos los puertos del mundo.
Sucursales y Agencias en organización en todas las provincias de España.
Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentina, Uruguay y Paraguay.

SUBDIRECCIÓN GENERAL: PENINSULA Y BALEARES
Calle del Arenal, número 26, principal, Madrid.

ANTONIO ESNAOLA
FABRICANTE DE ARMAS DE FUEGO
Despacho: 18, Plaza del Angel, 18, principal.—MADRID.

Una de las casas más antiguas de España y la más surtida en toda clase de armas de fuego.
Posee una magnífica colección de los sistemas más generalmente conocidos en escopetas, carabinas de tiro y de aire comprimido, pistolas, revólvers y bastones escopetas de gran alcance y precisión.
Los envíos se hacen á todos los puntos, á solicitud de compradores, previo pago de su importe, garantizando el buen resultado de los géneros y pudiendo devolverse siempre que no estuviesen satisfechos, para cambiar por otros de igual calidad y de su valor equivalente.

PRECIOS PARA LOS SUSCRIPTORES DE ESTE PERIÓDICO

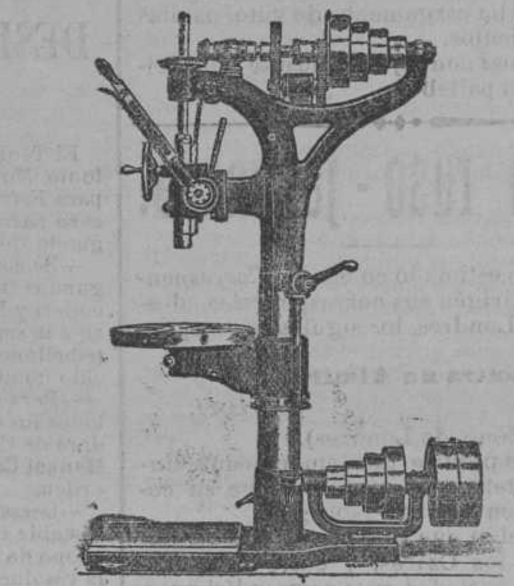
Revólvers Smith, los de 20, 25 y 30 pesetas á 15, 20 y 25.—Fundas de charol becerro, de 3 pesetas, á 2,50.—Cordón pelo de cabra, de 1,25 pesetas y 1.—Caja de 25 cartuchos, á 3 y 3,50 pesetas.
Embalaje, guía del Gobernador y facturación gratis.
Especialidad en revólvers Smith reglamentario para el Ejército, Marina, Orden público y todos los demás Institutos armados.
AVISO IMPORTANTE.—Hay algunas casas y varios individuos que se dedican á dar á plazos mensuales; pero éstos son de clase más inferior que los que ofrece esta casa.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED
OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.
REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALLADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham).
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eynstord.



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas
BILBAO, Gran Vía 29.

Taladros, fresadoras, cepillos, tornos, martillos de forja á vapor.

Máquinas de labrar madera.

Inmenso surtido de herramientas de precisión.

Piedras esmeril *Norton*.

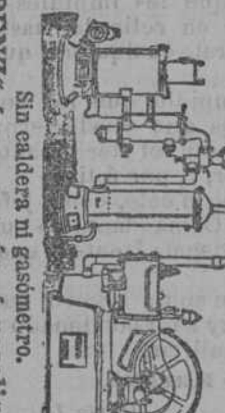
Herramientas neumáticas.

Pídanse catálogos indicando lo que se desea comprar.

Nuevo Motor „Benz" á gas pobre
desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.

La fuerza motriz más económica.
Referencias de primer orden.

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 céntimos.



Sin caldera ni gasómetro.
Motores „BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol.
Motores eléctricos y dinamos.
RICHARD GANS, Princesa, 63, Madrid.

IBARRA Y COMPAÑIA
SEVILLA
LINEA REGULAR DE VAPORES
ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

Se admite carga á flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Heyo, Consignatario.

Jarabe de Digital de LABELONYE
Empleado con el mejor exito contra las diversas Afecciones del Corazon, Hydropesias, Toses nerviosas, Bronquitis, Asma, etc.

Grageas al Lactato de Hierro de GÉLIS & CONTÉ
Aprobadas por la Academia de Medicina de Paris
El mas eficaz de los Ferruginosos contra la Anemia, Clorosis, Empobrecimiento de la Sangre, Debilidad, etc.

Ergotina y Grageas de ERGOTINA BONJEAN
Medalla de Oro de la Socᵈ de Fᶜⁱᵃ de Paris
HEMOSTATICO el mas PODEROSO. SOLUCION TITULADA. AMPOLLAS ESTERILIZADAS para INYECCIONES HIPODERMICAS.
LABELONYE y Cª, 99, Calle de Aboukir, Paris, y en todas las Farmacias.

Compañía de Cementos Gaditanos, S. A.
ANTES MARCA LAVALLE

FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND
Puerto Real (Cádiz).

Depósitos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Póo.

Los Cementos producidos por esta Compañía se emplean con los resultados más satisfactorios, según certificados que obran en nuestro poder, de sus Ingenieros y maestros de obras respectivos por la Compañía Trasatlántica; Constructora Naval; Sociedad Agrícola Industrial del Guadalete; Sociedad Siderúrgica Andaluza; Compañía de Construcciones y del Fer-Betón; Asilo de San Ignacio de Loyola (en construcción); Colegio de las Esclavas del Sagrado Corazón de Jesús (en construcción), Obras de la Muralla; Compañía de Electricidad de Casilla (Córdoba): La Electra del Guadalquivir (Andújar); Fábrica de Fluido Eléctrico *La Concepción* (Linares); Minas: *La Cruz, El Hombre* y *La Luz*; Sociedad de Saneamiento (Sevilla); Obras de los Puertos de Ceuta, Alicante, Málaga y Valencia; Arsenal de la Carraca; *La Constancia* (Jerez) y otros.